

A_25

Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)

État d'information création : 23.05.11 actualisation : 20.03.2018

Fiche adoptée par le CE / juin 2011
Approuvée par le CF / juin 2013
Adaptation adoptée par le CE / mai 2018
Approuvée par le CF /

But

Créer et/ou améliorer les pôles d'échange entre les différents modes de transport (TP-TP, TP-MD, TP-TIM) afin de faciliter l'intermodalité et de favoriser le report modal vers les transports publics et la mobilité douce.

Priorité stratégique : Elevée

Objectifs spécifiques

- Augmentation du report modal, grâce à des mesures organisationnelles et infrastructurelles;
- Valorisation urbaine (qualité d'aménagement des interfaces de transport);
- Création de parkings d'échanges (Park&Rail, Bike&Ride, Park&Pool, etc.) situés de manière optimale au sein du canton.

Priorités politiques A **Accessibilité : relier**

U Espace urbain: valoriser

Ligne d'action A.2 Organiser et gérer la mobilité

Renvois Conception directrice Projet de territoire p. 12-13 Carte PDC

Organisation

Instances concernées		Réalisation	Ligne d'action
Confédération:	OFROU	<input checked="" type="checkbox"/> immédiatement (-2018)	<input type="checkbox"/> générale
Canton:	SPCH, SCTR, SAT	<input type="checkbox"/> court terme (2018-22)	<input checked="" type="checkbox"/> spécifique
Régions:	Conférences régionales des transports (CRT)	<input type="checkbox"/> moyen terme (2022-26)	
Communes:	3 villes, Agglomération RUN	<input type="checkbox"/> permanente	
Autres:	autres communes		
Pilotage:	SPCH, SCTR, SAT	Etat de coordination des	Mandats / Projets
		<input checked="" type="checkbox"/> Coordination réglée	M1
		<input checked="" type="checkbox"/> Coordination en cours	M2
		<input type="checkbox"/> Information préalable	

Mise en œuvre

Principes d'aménagement et de coordination valables pour toutes les autorités

1. Les mesures organisationnelles et infrastructurelles suivantes sont à mettre en place :

Aménagement de pôles d'intermodalité TP-TP

- horaires harmonisés, déplacements courts, protection contre les intempéries, propreté, éclairage, surveillance, etc. (l'aménagement des haltes ferroviaires est à la charge des gestionnaires d'infrastructure).

Mise en valeur de points et de pôles d'intermodalité TP-MD

- augmentation de l'offre B+R à proximité des arrêts principaux de TP dans l'espace urbain et selon le plan directeur cantonal de mobilité cyclable
- mise en œuvre de cheminements directs et sûrs pour accéder aux arrêts TP
- sécurisation des principaux pôles d'intermodalité (parkings vélo sécurisés).

Pôles d'intermodalité TP-TIM

- création d'offre d'auto-partage aux nœuds majeurs des TP dans l'espace urbain et en lien avec le RER et le Projet d'Agglomération (PA)
- création de P+R à proximité des arrêts TP en limite de l'espace urbain (pour les régions faibles en TP) et du périmètre de l'Agglomération (cf. PA RUN)

- création de P+P aux nœuds routiers ou autoroutiers.

2. Les parkings d'échanges d'importance cantonale, nécessaires pour la mise en œuvre de la politique de mobilité du canton et le Projet d'Agglomération RUN, sont les suivants :

- Cf. liste des P+R, B+R, P+P dans le PA RUN 3 (cf. dossier)
- Autres P+R à définir dans la stratégie cantonale.

Compétences du canton et des communes

Le canton :

- définit, en collaboration avec les régions dans le cadre de la *Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton*, un concept général relatif aux pôles d'intermodalité (création, aménagement et gestion), en cohérence avec la stratégie globale de mobilité (cf. Fiche A_27).
- vérifie que les cheminements MD permettant d'accéder à ces points et pôles d'intermodalité existent ou, le cas échéant, les crée ou les adapte, en collaboration avec les communes à l'intérieur des localités (cf. Fiche A_27).

Les communes :

- développent des avant-projets et les réalisent, en collaboration avec les instances et propriétaires concernés (CFF, BLS, TransN, CJ, tiers) dans le cadre de la mise en œuvre du Projet d'agglomération, du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable et des tâches courantes. Elles vérifient que leur politique de stationnement est compatible avec une volonté d'utilisation des P+R (cf. Fiche A_24).

Mandats (éléments à prendre en compte, études à entreprendre, mandats concrets aux autorités, etc.)

- M1. Le canton consolide le concept général de transbordement, en collaboration avec les communes concernées dans le cadre du PA et PDCMD (fin 2016 – coordination réglée) et met à jour la carte PDC (2017);
- M2. Les communes développent et réalisent les projets d'aménagement concrets et introduisent les mesures d'accompagnement nécessaires (selon planning du PA) (coordination réglée).
- M3. Les communes mettent en conformité les arrêts de bus conformément à la LHand, sur la base des standards définis par le canton (coordination en cours).

N.B. Les mesures figurant en liste A du PA font l'objet d'un avant-projet permettant d'en apprécier les incidences majeures sur le territoire et l'environnement. Les mesures de la liste B sont consolidées dans le cadre du PA pour la phase ultérieure.

Projets au sens de l'art. 8 al.2 LAT

- Néant

Interactions avec d'autres fiches

- A_21 Viser un report modal fort vers les transports publics et la mobilité douce
- A_22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds
- A_23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux
- A_24 Gérer le stationnement
- A_26 Modérer le trafic dans les zones urbanisées
- A_27 Promouvoir la mobilité douce
- U_11 Poursuivre une politique d'urbanisation durable
- U_21 Valoriser et revitaliser les espaces publics
- U_22 Développer les espaces urbains de l'Agglomération RUN
- R_33 Valoriser les réseaux touristiques et de loisirs

Autres indications

Références principales

- Projet d'Agglomération RUN – PA RUN 3 (2016)
- Stratégie de mobilité douce : pistes pour intensifier l'usage du vélo dans le canton (2015)
- Plan directeur cantonal de mobilité cyclable (2017)
- Stratégie cantonale Neuchâtel Mobilité 2030 (2015)

Indications pour le controlling et le monitoring

- Suivi de réalisation
- Efficacité des mesures réalisées

Problématique et enjeux

Des parkings d'échange bien localisés au sein du canton et en périphérie de la ville, correctement arrimés sur le réseau de TP favorisent le transfert modal et limitent le trafic motorisé individuel dans les zones densément peuplées. Le projet d'Agglomération RUN prévoit toute une série de projets qui viennent renforcer la politique cantonale des transports et favorisent la politique d'urbanisation durable.

Dans le cadre du PDCMC, les termes pôles (>400 mouvements/jour) et points (<400 mouvements/jour) d'intermodalité ont été retenus. Il est pertinent de prendre en compte ces définitions afin d'avoir une cohérence entre les planifications, raison pour laquelle le terme de « points de transbordement » de la fiche A_25 (PDC 2011) est modifié.

Lors de la conception de la Stratégie de mobilité douce (2015) et du Plan directeur cantonal de mobilité cyclable toutes les régions du canton ont été impliquées (ateliers participatifs).

Définitions

P+R (Park & Ride)

Station de TP équipée d'un parking qui permet le passage de la voiture individuelle au transport public, notamment pour les pendulaires. Les P+R sont souvent mis en place dans les couronnes urbaines pour permettre d'éviter l'engorgement des centres par les véhicules privés. La facilité de stationnement sur le lieu de destination influence l'emploi des P+R.

K+R (Kiss & Ride)

Zone de stationnement de très courte durée pour voitures privées à proximité immédiate de l'entrée d'une gare ou d'un aéroport, permettant de charger ou de décharger des passagers.

B+R (Bike & Ride)

Station de TP équipée d'une place de stationnement couverte et sécurisée pour bicyclettes, permettant le passage du vélo au transport public.

Prévoir à proximité directe ou/et dans les garages collectifs souterrains des gares du stationnement vélo, couvert et sécurisé. Les itinéraires d'accès sont primordiaux au succès des B+R.

P+P (Park & Pool)

Utilisation d'un véhicule par plusieurs personnes (auto-partage; covoiturage). Particulièrement attractif lorsque le stationnement à destination est restrictif. Le Canton participe notamment, via arcjurassien.ch, à un réseau de covoiturage particulièrement attractif et pour lequel le développement de P+P sécurisés serait un levier d'utilisation supplémentaire.

Projets prévus par le projet d'agglomération (PA RUN3): priorité A : coordination réglée (2019-2022) et B coordination en cours (2023-2026)

COMUL :

- Amélioration interface bus-train, Gare de Neuchâtel : Place Blaise-Cendrars (cf. L2 – priorité A)
- Création interface bus-train à la halte St-Blaise BLS et réaménagement du chemin de la Plage (cf. L10.1 priorité A)
- Amélioration interface bus-train Gare de Neuchâtel : rue des Fahys et giratoire du Rocher (cf. L3 – priorité B)
- Porte sud de la gare CFF : plateforme intermodale à la station inférieure du funiculaire (Fun'ambule) (cf. L5 – B)
- Amélioration de l'interface de la place de la gare, secteur Ouest (cf. L10.3 – priorité B)

AUD :

- P+R Col-des-Roches (CH) : (cf. L05.b – priorité Ae complément)
- Création interface bus-train à la halte du Crêt-du-Loche, en lien avec la prolongation de la desserte du PDE cantonal (cf. L11.1 – priorité B)
- P+R Morteau (gare) (cf. L4 – priorité B)
- Création interface bus-train à la gare de Morteau, en lien avec la restructuration du réseau TP (rabattement des lignes jusqu'à la gare) (cf. L15.1 – priorité B)

Priorité C (> 2026) : information préalable

- P+R Col-des-Roches (CH) : +/- 150 places (douanes) (cf. L05.c – priorité C)
- Création d'une interface bus-train à la gare de Corcelles-Peseux (L10.2 – priorité C)
- Restructuration et valorisation de l'interface bus de la Place-Pury-Numa-Droz (L10.4 – priorité C)
- Restructuration et valorisation de l'interface terminus du Littorail (cf. L14.1 – priorité C)
- Restructuration et valorisation de l'interface Littorail Areuse (L14.2 – priorité C)
- P+R Villers-le-Lac (F) / P+R Col-des-Roches (F) (L15.2 et L15.3 – priorité C)

Plan directeur cantonal

RER neuchâtelois, ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds et transports publics régionaux

A 22 Réaliser le RER neuchâtelois avec une ligne directe Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds

A 23 Adapter et optimiser les transports publics régionaux

A 25 Créer et améliorer les points et pôles d'intermodalité (interfaces de transport)

Données de base

Mesures du PDC

- Ligne ferroviaire Neuchâtel – La Chaux-de-Fonds : Existante / Construction
- Autre ligne ferroviaire régionale : Existante
- Construction (Corcelles – Bôle, Littorail) - Augmentation de la desserte
- Electrification
- Gare, halte
- Augmentation de capacité
- Parkings d'échanges d'importance cantonale : En suspens (non représenté)

- 01 Eplatures
- 02 Fiaz
- 03 Cornes Morel
- 04 Malakof (ligne La chaux-de-Fonds - Les Ponts-de-Martel)
- 05 Cernier
- 06 La Léchère
- 07 Les Sugis
- 08 Perreux
- 09 Monruz
- 10 Vauseyon
- 11 Marin-Epagnier

Report carte de synthèse

